



MARITIME BROKER

A LEGAL APPROACH

REGULACIÓN DEL BRÓKER MARÍTIMO EN HONDURAS

Jenny Mabel Díaz Elvir¹

Carlos Francisco Padilla Díaz²

DOI: <https://doi.org/10.5377/lrd.v45i1.19385>

RESUMEN:

El bróker marítimo, es considerado un profesional con un alto grado de experiencia en el transporte de mercancías a través del mar, siendo este quien lleva a cabo la negociación, el que se encarga de brindar asesoramiento de las características de los diferentes buques, la documentación a presentar en las distintas etapas del proceso; mediante su intervención, contribuye al ahorro de tiempo y dinero para que la operación comercial se desarrolle con éxito, siendo este el intermediario entre el armador, que tiene a su disposición un buque y un fletador que busca un medio de transporte marítimo a cambio de cobrar una comisión para la formalización de un contrato de transporte de mercancías, mismo que no posee buques, sin embargo; mantiene a su disposición la flota de embarcaciones, según los requerimientos y necesidades del cliente.

PALABRAS CLAVE:

Regulación Jurídica, Bróker Marítimo, Contrato de Transporte Marítimo.

Fecha de recepción: 12/08/2024

Fecha de aprobación: 25/10/2024

1 Abogada, Máster en Derecho Marítimo y Gestión Portuaria, Jueza de Paz, Corte Suprema de Justicia.

Correo Electrónico: j.mabel@yahoo.es

2 Abogado e Ingeniero en Gestión de Ambiente y Desarrollo, Maestrante en Derechos Humanos y Desarrollo, Especialista Jurídico en la Secretaría de Estado en el Despacho de Planificación Estratégica.

Correo Electrónico: car.padilla13@yahoo.com

REGULATION OF THE MARITIME BROKER IN HONDURAS

Jenny Mabel Díaz Elvir*

Carlos Francisco Padilla Díaz**

DOI: <https://doi.org/10.5377/lrd.v45i1.19385>

ABSTRACT:

The maritime broker, is considered a professional with a high degree of experience in the transport of goods through the sea, being the one who carries out the negotiation, who is responsible for providing advice on the characteristics of the different vessels, the documentation to be submitted at different stages of the process; through his intervention, he contributes to save time and money so that the commercial operation is developed successfully, being this the intermediary between the shipowner, who has at his disposal a vessel and a charterer who seeks a means of maritime transportation in exchange for a commission for the formalization of a contract for the transportation of goods, who does not own vessels, however, he maintains at his disposal the fleet of vessels, according to the requirements and needs of the client.

KEY WORDS:

Legal Regulation, Maritime Broker, Maritime Transportation Contract.

Reception date: 08/12/2024

Approval date: 10/25/2024

* Lawyer, Master's in Maritime Law and Port Management, Justice of the Peace, Supreme Court of Justice.

Email: j.mabel@yahoo.es

** Lawyer and Engineer in Environmental Management and Development, Master's student in Human Rights and Development, Legal Specialist at the State Secretariat in the Office of Strategic Planning.

Email: car.padilla13@yahoo.com

I. INTRODUCCIÓN

El presente documento, aborda los aspectos relevantes del desarrollo de la investigación, que llevará por nombre **“Regulación del Bróker Marítimo en Honduras”**, la cual reviste de vital importancia, tanto en el ámbito público y privado, debido a que se tratará de contrarrestar los problemas que se generan a partir de la ausencia de una normativa.

Tomando en cuenta que el 80% de las mercancías se transportan por mar, por ser la vía más económica; el bróker marítimo representa en el negocio, un eslabón muy importante para la concretización de un contrato de transporte.

A través de las embarcaciones, se realizan las operaciones del transporte de mercancías por mar, a un destino determinado, siendo un complemento el bróker marítimo, para llevar a cabo las operaciones de transporte.

En Honduras actualmente, se está generando, una confusión de lo que es un bróker marítimo, conociéndose esta figura a través de otras denominaciones marítimas, no solo por los intervinientes en el negocio marítimo, sino por la misma autoridad marítima, que los enmarca dentro de una Empresa Marítima Auxiliar. Al no estar delimitado esta figura claramente en el país, surge la interrogante, ¿cuál es el alcance y la responsabilidad del bróker marítimo ante los intervinientes en la operación comercial? ya que, mediante su intervención, constituye una garantía en las operaciones de transporte de mercancías, generando con su agenciamiento, ahorro, tiempo y dinero, para que la operación se desarrolle con éxito.

Muchos de los elementos que se originan de esta problemática, es la necesidad o no de

la intervención del Estado para definir esta figura, ya sea a través de la reforma de una ley ya existente, o en su defecto la elaboración de una normativa que pueda delimitar sus funciones y responsabilidades ante el negocio comercial, en conjunto con instituciones privadas para su incorporación en el ordenamiento jurídico, estableciendo su estructura y contenido, relacionando distintas legislaciones de diferentes países que la manejan, y sustraer elementos que puedan ser implementados en Honduras.

Esta aportación permite reunir criterios de relevancia y oportunidad para proponer una solución a una necesidad sentida, la cual deberá de atenderse en consonancia con lo expresado en la Normativa de Educación Superior en la que se plantea que la investigación científica que se realice en instituciones educativas preferentes, debe responder a los principales problemas de la sociedad hondureña en los campos disciplinarios que correspondan.

Con esta iniciativa, se requiere reorientar esfuerzos de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras, y presentar ante la sociedad hondureña una institución educativa que produce soluciones al país; Así mismo; la Maestría en Derecho Marítimo y Gestión Portuaria, será productora de investigaciones jurídicas, cuyo producto, sea de utilidad práctica para las instituciones a la que va dirigida esta aportación.

II. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

Debido a la ausencia de una normativa que regule al bróker marítimo en Honduras, y la necesidad de la intervención del Estado en conjunto con instituciones privadas para su regulación, se plantea como problema de investigación ¿Qué debería contener una

normativa jurídica?, ¿Que instituciones públicas y privadas, deben de intervenir para regular la figura del bróker marítimo en el país?

Documento que podrá ser objeto de divulgación y socialización a los tomadores de decisiones en este caso La Dirección General de Marina Mercante, como autoridad marítima, a través del Departamento de Industrias Marítimas Auxiliares de conformidad a la Ley Orgánica de la Marina Mercante, así como; la Administración Aduanera de Honduras, a través del Departamento de Operaciones Aduaneras.

De igual forma, integrar a otras instituciones del Estado, que puedan ser vinculantes para abordar esta problemática; como también a los actores privados como ser: Cámara de Comercio Marítima de Honduras, La Asociación Hondureña de Agencias de Carga y Logística Internacional (AHACI), Asociación de Navieras de Honduras (AHCORENA), Federación Nacional de Agentes Aduaneros de Honduras (FENADUANAH) y organizaciones relacionadas directamente con el comercio marítimo en el país.

III. OBJETIVOS.

3.1. Objetivo General

A partir de la formulación del problema de investigación, se ha planteado como objetivo general:

Definir la estructura de una normativa jurídica, que regule la figura del bróker marítimo en Honduras, en función de las necesidades de los actores involucrados en el comercio marítimo para el transporte de mercancías.

3.2. Objetivos Específicos

Por consiguiente, esta investigación mantiene como objetivos específicos:

1. Describir con los actores involucrados y con expertos, la problemática de la ausencia de una norma jurídica que regule la actividad del bróker marítimo en Honduras y obtener de los informantes soluciones.
2. Identificar y analizar la regulación jurídica en otros países del actuar de los brókeres marítimos para extraer de ellos, elementos adaptables para una propuesta en Honduras, como una acción dentro del derecho comparado.
3. Sugerir la reforma a una norma jurídica ya existente o elaborar un borrador de una norma jurídica específica, para la regulación del bróker marítimo en Honduras, a partir de los resultados de las entrevistas a profundidad, los cuestionarios estructurados y del estudio de casos.

IV. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

La principal justificación de la presente investigación, es que la academia, le interesa promover la producción intelectual de libros, textos y documentos, elaborados por docentes, estudiantes y profesionales del derecho, que sirvan como objeto de estudio o investigación en las diferentes ramas del derecho, oportunidad que aprovecha los posgrados de las instituciones de la educación superior en el país.

Con la generación de investigaciones aplicadas de manera cuantitativa y cualitativa, la Maestría de Derecho Marítimo y Gestión

Portuaria se suma a los esfuerzos para impulsar la investigación en Honduras, a través de las tesis de posgrados y con los resultados de estas apremiantes investigaciones, generar soluciones jurídicas.

Con la evolución del comercio marítimo y la necesidad del transporte de mercancías de carga sólida y líquida por mar, así como; la compra y venta de buques que desarrollan una infinidad de operaciones marítimas, requiriéndose para ello, asesoría comercial y operativa de profesionales con alto grado de conocimiento en el negocio marítimo, que es donde interviene el bróker marítimo.

Con la reforma de la Ley Orgánica de la Marina Mercante en su artículo 91 numeral 26, atribuye a la Dirección General, autorizar mediante Decreto No. 120-2016 de fecha 17 de diciembre del año 2016, que incorpora la regularización y supervisión de las actividades de la Industria Marítima Auxiliar de la cual forman parte los brókeres marítimos. Es a partir de esta reforma que surge la creación del Departamento de la Industria Marítima Auxiliar, Mediante Acuerdo DGMM N° 12-2018, publicado en el Diario Oficial la Gaceta, artículo 2, con el objeto de regular este tipo de actividades.

El crecimiento del negocio marítimo, nos orilla a reconocer las necesidades que se derivan de este rubro, y el Estado debe acoplarse a las exigencias que regulan esta figura internacionalmente que permita al bróker marítimo ser más competitivo, creando nuevos espacios y con ello atrayendo negocio al país. Lo que significa que el Estado debe de empezar por reconocer la existencia de la figura del “**Bróker Marítimo en Honduras**” debido a una realidad ya existente, a través de una normativa que lo regule e integre a empresas

privadas especialistas en el comercio marítimo para que en conjunto impulsen el desarrollo y crecimiento económico del país.

Estos parámetros, justifican el desarrollo del tema de investigación de la **Regulación del Bróker Marítimo en Honduras**, y que la misma, se convierta en una base sólida para que sean regulados por la importancia que representan en el negocio marítimo, convirtiéndose en un aliado perfecto del Estado, lo que significa; que esta figura, atrae negocio al país e inversiones que en definitiva logra tributos y generación de fuentes de empleo a muchos de los compatriotas.

V. MARCO REFERENCIAL.

En esta sección de la tesis, el lector podrá conocer el rol del bróker marítimo, antecedentes históricos del comercio marítimo en Honduras, como preámbulo para esclarecer el papel y su regulación en Honduras, seguido de un marco conceptual en el cual se dan claras definiciones sobre el objeto de estudio desarrollado en la tesis, así como el análisis e interpretación de los resultados de esta investigación aplicada que se obtenga, finalmente se plantea un estudio de caso referencial de las experiencias vividas del continente como una acción dentro del derecho comparado.

5.1. Antecedentes Históricos

Con los objetivos claramente definidos por el Departamento de Industrias Marítimas Auxiliares, dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante, así como; sus reseñas históricas se identifican que el Estado interviene en la supervisión, regulación y fortalecimiento del sector marítimo.

Con el fin de analizar la situación actual de la ausencia de regulación del bróker marítimo bajo una normativa específica, se requiere examinar los antecedentes históricos del comercio marítimo en Honduras.

Inicia con el Código Comercio en el año 1880, posteriormente con el Código de 1898 y por último con el Código de 1940.

Hasta el año de 1995, no existía la Dirección General de la Marina Mercante y el Código de Comercio, regulaba lo relativo a las naves, las personas que intervienen en él, los contratos especiales del comercio marítimo, los riesgos, daños, accidentes y averías marítimas. Siendo hasta el 03 de marzo de 1943, que se emite la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional, creándose la División de Naves Mercantes, adscrita al Ministerio de Guerra Marina y aviación (Honduras, Marina Mercante, 2022, pág. 1).

El propósito de la creación de esta normativa era la reglamentación del registro de matrícula de naves, la nacionalización de ellas y autorizar las patentes de navegación, los impuestos, los certificados de idoneidad y las libretas de identificación de marinos, el rol y los contratos de tripulación de los buques, defunciones de tripulantes y pasajeros, compensación por accidentes de trabajo marítimo, documentos oficiales de navegación y disposiciones generales.

Durante la segunda guerra mundial nace la modalidad del “Registro Abierto” en la que se posibilita el abanderamiento de naves que no pertenecen a los hondureños, y con ello expandiéndose al comercio marítimo con otros países.

Mediante Decreto N° 167-94 de fecha 04 de noviembre de 1994, se emite la actual Ley

Orgánica de la Marina Mercante Nacional derogando la Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional de 1943. En esta nueva Ley, se establece la estructura de la marina mercante nacional, con lo relativo a su ordenamiento del año 1943, con más ampliación y regulación que la anterior, cuyo objetivo, es operar con apego a las normativas internacionales sobre la navegación marítima, un registro abierto de buques y establecer centros de formación profesional para la gente de mar.

Con el objeto de regular el transporte marítimo, se emite el “Reglamento de Transporte Marítimo”; mediante Acuerdo N° 000764 de fecha 29 de julio de 1997, por el Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Queda en evidencia que cuando la producción crece, genera más mercancías que se pueden ofrecer, lo que requiere negociar con mercados más extensos. En las economías primitivas el negocio marítimo, es generalmente más eficiente que el transporte terrestre (Boukherys, 2018, pág. 10).

VI. MARCO CONCEPTUAL.

Se incluyen definiciones de términos relevantes, para comprender el rol del bróker marítimo y la necesidad de su regulación en el contexto del comercio marítimo.

Esta conceptualización permitirá al lector comprender la función del bróker en el negocio marítimo, identificando sus alcances, responsabilidades ante sus clientes en el desarrollo de sus operaciones, y la limitación frente a la ausencia de una normativa jurídica específica que los regule.

Se aborda los términos siguientes: Definición del transporte marítimo y sus ventajas, el bróker

marítimo, sus funciones y clasificaciones, contrato de transporte marítimo, el conocimiento de embarque o Bill of lading.

6.1. El Transporte Marítimo

La primera aparición del transporte marítimo internacional, data de 3200 años A.C, tiene su origen en Egipto, por la necesidad del traslado de sus productos y hacerlo llegar a lugares retirados, obligados por el incremento de su producción de bienes (Quintero González, Córdazar Ávila, & Ramírez Sosa, 2018, pág. 19).

A lo largo de los siglos el transporte de mercancías via marítima, ha reflejado incremento de las necesidades del comercio internacional que ha obligado a construir embarcaciones de mayor dimensión y adaptarlas a los recintos portuarios para el manejo de la carga (quintero González, cortazar avila, & ramírez sosa, 2017, pág. 20).

El transporte marítimo, es la actividad de mover mercancías de un destino a otro a través del mar, siendo este transporte crucial para el comercio global, ya que 80% del volumen internacional de mercancías que se comercian, se envían por mar de acuerdo a la conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Por sus costos y características, este tipo de transporte es ideal para mover grandes volúmenes de productos a través de contenedores” (Ortiz, Transporte Marítimo, Definición, Ventajas, Características y Costos, 2022, pág. 1).

Este tipo de transporte, permite la ejecución de operaciones del traslado de mercancías y personas de un lugar a otro geográficamente, permitiendo que se comuniquen entre sí, por mares, océanos o canales marítimos, con el fin de conectar dos superficies terrestres (Martínez García, 2022, pág. 1).

6.2. Ventajas del Transporte Marítimo

Este transporte optimiza y asegura la cadena de suministros de las empresas y organizaciones, por lo que resulta ser una de las vías más económicas para el transporte de mercancías en comparación con el transporte aéreo.

Se realizan envíos de grandes volúmenes de carga, así como; de mercadería de gran tamaño, se corre menos riesgo y menores restricciones regulatorias sobre cierto tipo de productos, flexibiliza la posibilidad de utilizar buques de menor a mayor dimensión de acuerdo a las necesidades del mercado, no es afectado por las alteraciones climáticas, ni mucho menos a los fenómenos naturales, siendo más favorable (Importaciones Ecuador, 2022, pág. 1).

6.3. El Bróker Marítimo

El bróker marítimo, es un agente que tiene conocimiento de las tendencias del mercado y está pendiente de los cambios de la oferta y demanda, actuando como intermediario entre armador y fletador, informa sobre disponibilidad del espacio de la carga, destinos, fletes, puertos y fechas de carga, compra y venta de buques (Nazaryan, Mitjans, Piquera, & Viteri, 2020).

Este representa al propietario o a la persona que lleva a cabo la explotación del buque, realizando todos los trámites que correspondan para el transporte de mercancías, siendo un garante para ambas partes (Logistics & Business Worldwide KANVEL, 2018, pág. 1).

Tiene conocimiento y experiencia en las características de las diferentes embarcaciones, así como; la documentación a presentar en las distintas etapas del Proceso, contribuye al

ahorro de tiempo y dinero, para que la operación se realice exitosamente (Logistics & Business Worldwide KANVEL, 2018, pág. 1).

Está facultado, para localizar un buque que pueda transportar la mercadería, a contactar el consignatario, a brindar las condiciones de fletamento y llevar a cabo el rastreo del viaje. Sin embargo, no tiene la facultad para concluir un contrato, solo puede negociar sus condiciones.

A medida de los avances tecnológicos de la comunicación, un sin número de armadores y fletadores manejan una relación más directa con sus clientes, sin requerir la intervención del bróker, por lo que ha reducido en cierta manera su importancia (Nazaryan, Mitjans, Piquera, & Viteri, 2020, pág. 1).

6.4. Funciones del Bróker Marítimo

Función Comercial: El agente marítimo, se comunica con los transitorios y cargadores, para poner a disposición un buque determinado, como medio de transporte para los productos, además; contrata los transportes que necesitara la embarcación.

Función Operativa: Presta sus servicios al buque y la tripulación, siendo el que realiza todos los trámites de la permanencia de la embarcación en puerto.

Entre sus funciones principales se destacan: Ofrecimiento de las condiciones del transporte para iniciar la negociación, elabora los contratos y preparar toda la documentación relevante para la formalización de la operación, coordina los barcos y posee amplio conocimiento de sus características para llevar a cabo las operaciones del transporte, examinando sus condiciones

antes de empezar la carga, está pendiente de los cambios de la oferta y la demanda, informa a las partes en la contracción de la disponibilidad de espacio, fechas de carga, así como los fletes y los puertos de origen y de destino.

El bróker marítimo no debe de participar en la realización del transporte, ni gestionar mercancías o tomar decisiones propias acerca de la tripulación o la ruta, asimismo; al no ser propietario de la embarcación, no cuenta con el derecho de venderlo o abandonarlo (Logistics & Business Worldwide KANVEL, 2018, pág. 1).

6.5. Tipos de Bróker Marítimos

En el transporte marítimo, se identifican cuatro mercados: la construcción naval, los fletes o transporte marítimo, compra venta de buques nuevos o de segunda mano o el desguace los que funcionan de manera relacionada.

Bróker de carga seca

Su especialización es el fletamento de cargas a granel y maneja un registro de datos acerca de la ubicación de los barcos, las cargas y las tarifas, observando constantemente los cambios de los mercados con el fin de asesorar a sus usuarios, maximizar sus ganancias y minimizar los costos.

Bróker de Combustible

Se especializa en fletamento de buques de cisternas, manteniendo habilidades, conocimientos y relaciones distintas al bróker que se dedican a la gestión de embarcaciones de carga seca, se pueden especializar en transporte de petróleo, gas, derivados del petróleo o productos químicos.

Bróker de Buques de Portacontenedores

Se dedican al fletamento de contenedores estandarizados, y brindan información y

oportunidades con relación a los mercados de armadores y fletadores.

Bróker en la compra - venta de buques.

Son bróker especializados en tramitar la compra-venta de buques nuevos o de segunda mano, su visión es impulsar oportunidades e informar de los movimientos del mercado (Logistics & Business Worldwide KANVEL, 2018).

6.6. Contrato de Transporte Marítimo

El Contrato de Transporte Marítimo, es aquel que se suscribe entre el usuario y el porteador, documento que establece los términos y las condiciones del contrato de prestación de servicio internacional que detalla, quien va ser el responsable del transporte, el seguro o financiamiento según sea el caso.

Se considera un Contrato de Fletamento, el documento que establece las condiciones de arrendamiento de un buque, para el transporte de mercancías válido y debidamente registrado (Dirección General de la Marina Mercante de Honduras, 2018), conocido también como conocimiento de embarque, con sus siglas en inglés Bill of lading.

Según lo establecido en la Guía de Orientación al Usuario de Transporte Acuático del Ministerio Comercio y Turismo Exterior de Perú (2014. v.1p.16). Define El Contrato de Transporte Marítimo “Que de acuerdo a la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimientos, conocidas como las Reglas de la Haya, lo define como aquel comprobado por un conocimiento de embarque o por cualquier documento para el transporte de mercancías por mar; así como también al conocimiento o documento similar o extendido

en virtud de un contrato de fletamento a partir del cual rigen las relaciones entre el transportador y el tenedor del documento”.

Es el documento que acredita el contrato de transporte por vía marítima o fluvial, elaborado por la empresa naviera, su agente naviero o el capitán del barco, en el que figura que se ha recibido la carga a bordo de la embarcación para ser transportado al puerto que se indica en el documento.

VII. METODOLOGÍA

Dentro de las técnicas de recolección de datos, fue necesario identificar por medio de un estudio analítico que reflejará el grado de conocimiento de expertos y actores que intervienen en el negocio marítimo, así como; usuarios del servicio del transporte de mercancías vía marítima que se desenvuelven en el campo de la temática de investigación abordada, donde se implementaron los siguientes métodos de consulta:

Método analítico sistemático, consistente en la aplicación de:

1. Técnicas de guías de entrevistas.
2. Cuestionarios estructurados
3. Estudios de casos

Estos instrumentos, tienen la finalidad de analizar la problemática de la ausencia de la regulación de la figura del bróker marítimo en Honduras, como intermediario en el negocio marítimo, y su grado de responsabilidad ante los intervinientes en el transporte de mercancías por mar.

El desarrollo de la investigación, permitirá obtener opiniones de expertos y actores en

el tema investigativo, así como de usuarios del transporte marítimo, permitiendo la aplicación de entrevistas a profundidad y cuestionarios estructurados a personas naturales y jurídicas, realizando preguntas concretas con la finalidad de obtener información ampliada de los fenómenos de estudio que con sus opiniones y argumentos, sean útiles para la investigación e implementación del conocimiento, orientadas al planteamiento de soluciones.

Las entrevistas a profundidad, se aplicaron a tres (3) expertos en materia marítima y tres (3) actores que se desenvuelven en el desarrollo de las actividades marítimas, con el propósito que compartan sus conocimientos y experiencias y cuyo resultado, revele la existencia o no de una legislación nacional que regule el bróker marítimo en el país.

Del mismo modo, se aplicó un instrumento de cuestionario estructurado, dirigido a treinta (30) personas naturales y jurídicas que se desenvuelven en actividades marítimas, con el propósito de medir el nivel de conocimiento sobre los servicios que prestan los brókeres marítimos como intermediarios para la formalización de un contrato de fletamento en el negocio marítimo, así como; identificar los problemas por la ausencia de una normativa jurídica específica que regule sus operaciones, y obtener de los informantes, resultados que permitan definir la estructura y contenido de normativa jurídica para su regulación en Honduras.

De la aplicación del instrumento de los estudios de casos, tienen como objeto el análisis de normas regulatorias y artículos aplicados en otras legislaciones de otros países, y así; describir ampliamente las características de los casos y extra portar aquellos aspectos modélicos o

relevantes que pueden ser adaptables en función a la realidad hondureña.

La finalidad de la aplicación de esta metodología, es poder concretar resultados relacionados al tema de investigación y comprobar, si se requiere la reforma a una ley ya existente o en su defecto la creación de una norma jurídica específica, que permita delimitar las funciones y responsabilidades del bróker marítimo frente a sus clientes.

8. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Instrumento Aplicado:

a) Encuesta a profundidad.

Dirigido a expertos en materia marítima y actores que se desenvuelven en actividades marítimas, aplicándose 10 interrogantes relevantes de la temática de investigación, para obtener la visión y solución global de la problemática por cada uno de los entrevistados logrando los resultados siguientes:

Visión y solución global de los expertos sobre la temática de investigación:

Visión Global. - Experto Nº 1.-

La figura del Bróker ha funcionado por los usos y costumbres más convenientes a la práctica del bróker, no al mercado de la navegación marítima, ni garantizando el traslado de mercancías de un lado a otro.

Solución global

- 1) Organizar a los armadores y fletadores para que en conjunto consoliden las obligaciones del bróker.
- 2) Que los brókeres, se organicen y

consoliden su mercado determinado, realizando su trabajo en el territorio nacional.

- 3) Reconocimiento de la figura del bróker, por parte del Estado, así como sus usos y costumbres, a través de una normativa, ya sea un protocolo, acuerdo o ley, en función a un análisis jurídico más conveniente.

Visión Global. - Experto N.º 2.-

El Requerimiento de un Seguro de responsabilidad civil a los brókeres en función a sus operaciones de transporte, los coloca en una situación de desventaja con relación a otros los brókeres considerados como agentes marítimos, que los desplazaría del mercado del negocio marítimo.

Solución global

- 1) Que se aplique los términos Incoterm para la protección de las mercancías de acuerdo a las necesidades del dueño de la carga.
- 2) No requerimiento de un seguro de responsabilidad civil a los brókeres débiles económicamente, para la prestación de las operaciones transporte marítimo.

Visión Global. - Experto N.º 3.-

- 1) Falta de conocimiento de las facultades y responsabilidades del bróker para la celebración de un contrato, generando confusión de la figura del bróker con otras figuras, como las de una agencia de operaciones u otras actividades, existiendo sinergia bastante ligada entre la carga y una embarcación y no se sabe, si es un agente naviero o un bróker, desconociendo con quien se está contratando y al no estar delimitado, no

se sabe a quién se va regular o multar, al requerirle la póliza al bróker, es ahogararlo, empezando que en Honduras no venden seguros marítimos.

- 2) El bróker no debe hacer operaciones aduaneras, ni portuarias, no se sabe a quién se está autorizando.
- 3) Marina Mercante está condensado a todas estas figuras en una sola, o sea en una Empresa Marítima Auxiliar, no siendo así.

Solución global

- 1) Identificar si existen brókeres en Honduras.
- 2) Crear lineamientos para regular los brókeres, no creando normativas, porque no hay garantía si se cumplen o no, y es Marina Mercante y Aduana que los está regulando independientemente que no sea una regulación específica para el bróker, solo lo registran y esté paga.
- 3) Identificar que institución regularía al bróker en este caso, sería Marina Mercante, a través de Circulares, memorándum, acuerdos, no necesariamente un Reglamento, donde se delimiten sus funciones e incluso, les ayudara a delimitar que es una Empresa Auxiliar.
- 4) Marina Mercante debe delimitar todas estas figuras y separarlas, para no crear confusión y la vez identificar, si el bróker es parte de la empresa marítima auxiliar.
- 5) Delimitar las responsabilidades del bróker, si es contractual o extracontractual.
- 6) Ofrecer prerrogativas, incentivos o beneficios al bróker por su registro.

Visión y solución global de los actores sobre la temática de investigación:

Visión Global. - Actor N.º 1.-

Desconozco la problemática alrededor de la figura del bróker marítimo, porque su área es la carga de mercancías, no buques.

Solución global

- 1) En realidad quien regula el funcionamiento de los Agentes Aduaneros es la Cámara de Agentes Aduaneros, que es quien los representa, existe también la Cámara de representantes de Navieros y de Agentes Consolidados que es AHACI.

Visión Global. - Actor N.º 2.-

- 1) Falta de reconocimiento del bróker por las autoridades.
- 2) No regulación del bróker en el país, donde cualquier persona natural o jurídica presenta una escritura de constitución actuando en su condición de comerciante, emitiendo un documento de transporte (conocimientos de embarque) regulados internacionalmente y reconocidos estos documentos por las autoridades, sin ningún respaldo que ampare la responsabilidad de transporte por parte de la empresa que lo emite, al importador o al exportador por desconocimiento de lo que representa las condiciones generales del transporte que es la responsabilidad civil con relación a la carga, al barco por la solidaridad establecida en el documento de transporte y que al aceptar este documento por el importador y exportador asumimos esa responsabilidad como tal.
- 3) La Ley de la Marina Mercante reconoce a

los Operadores logísticos, como una figura que se enmarca dentro de la Industria Marítima Auxiliar y no específicamente como bróker.

- 4) Honduras actualmente no cuenta con un seguro obligatorio en el transporte de carga, ni de responsabilidad civil de transporte marítima, no es obligatorio porque no está regulado.

Solución global

- 1) Que Aduanas emite una resolución para que la figura de Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC), pueda realizar operaciones aduaneras en Honduras.
- 2) Promover a través de Aduanas y Marina Mercante, se nos cambie la Figura de Consolidadoras de Carga, como nos reconocen actualmente en Aduanas y elevarla a la Figura de Operadores de transporte Multimodal o Agente de Carga Internacional, y que a través de ese intercambio de información, establecer cuáles son las empresas ya reguladas por Aduanas, con todos los requisitos que tiene para no duplicarlos, y adicionalmente a ello, agregarle el seguro de responsabilidad civil que abarque las responsabilidades establecidas en el conocimiento de embarque, que respaldan las condiciones generales de transporte para poder realizar una operación marítima, Además; hacer una revisión de los requisitos para operar, establecidos por Aduanas y Marina Mercante, asimismo; la fianza establecida por aduanas por eventos aduaneros.

Visión Global. - Actor N.º 3.-

La ausencia de la regulación del bróker, genera ausencia total del desarrollo de esa actividad marítima.

Solución global

Utilizar otras legislaciones de otros países, como Panamá, para apoyarse Honduras de la experiencia que tiene Panamá, y así poder adecuar a nuestra actividad y desarrollarla a mediano o largo plazo.

Visión Global. - Actor N° 4.-

Responsablemente, podría decirle que en Honduras se presenta un problema en particular, porque no se cuenta con esta figura, o para agilizar esta problemática, podría ser que esta figura se esté regulando a través de otra normativa.

Solución global

- 1) La Administración Aduanera es el ente encargado para actualizar el problema y rápidamente actuamos para generar o no la solución, es hacer el llamado a los entes gubernamentales responsables como ser los operadores tributarios, los auxiliares y a los consumidores finales que tengan esas recomendaciones para que se actualicen.

Cuestionario Estructurado

Aplicado a 30 personas naturales y jurídicas que se desenvuelven en actividades marítimas,

con la finalidad de conocer e identificar cuáles sus criterios para la temática, reflejando los resultados siguientes

Interrogante1: ¿Tiene conocimiento de la existencia de una normativa jurídica, que regule al bróker marítimo en Honduras?

PREGUNTA1.

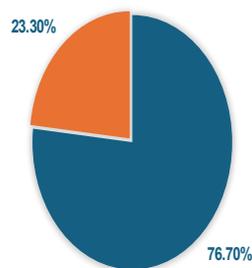


Ilustración 1: Gráfico circular que refleja el porcentaje de conocimiento.

Fuente: elaboración propia

El presente gráfico revela que el 76.7%, de los consultados, tienen desconocimiento de la existencia de una normativa que los regule.

Resultado que concuerda, con la aplicación del instrumento de la entrevista a profundidad a actores involucrados en el negocio marítimo, en este caso en particular se relaciona con la opinión del Presidente de La Asociación Hondureña de Agencias de Carga y Logística Internacional (AHACI), indicando que en Honduras existen empresas que se desenvuelven en el negocio marítimo desconociendo las responsabilidades que se generan de las operaciones de transporte e incluso desconociendo que son bróker.

Sin embargo, el 23.3% manifestó tener

conocimiento de su existencia, y que los mismos, son regulados por la Ley Orgánica de la Marina Mercante, otros indicaron por su Reglamento y por la Ley de Transporte.

Aun siendo afirmativa la respuesta, este resultado refleja que tienen desconocimiento que en Honduras existen otras normas que regulan las operaciones del transporte de mercancías por mar, y lo expresado en la entrevista a profundidad a actores por parte del Jefe de la Sección de Control y Registro de los Auxiliares de la Función Pública, adscrita a la Administración Aduanera de Honduras (ADUANAS), que expresa que estos auxiliares de los cuales son parte los brókeres marítimos, son regulados a través del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (Cauca) y su Reglamento (Recauca).

Interrogante 2: ¿Que problemas se generan a partir de la ausencia de una normativa que regule el rol o actuar de los brókeres marítimos en Honduras?

¿Qué problemas se generan a partir de la ausencia de una normativa que regule el rol o actuar de los brókeres marítimos en Honduras?

Existe una normativa, Reglamento de transporte Marítimo

Mayor Libertad de Comercio sin normativa

Entiendo que los Bróker funcionan de un país a otro no entre el mismo país

Problemas de determinación de alcances, competencias y obligaciones

Falta de control y confianza de los usuarios

Falta de seguridad jurídica

No hay lugar a que puedan surgir en el país Bróker marítimos por tanto no hay regulación a los que pudieran existir

Fuente: elaboración propia.

El gráfico refleja que, al no estar regulados, se genera una serie de problemas entre ellos.

Inseguridad jurídica, mayor libertad de comercio sin normativa, problemas de competencia y obligaciones, falta de control del bróker, confusión entre un agente aduanero y un bróker, se desconoce la figura del bróker y su conceptualización.

Resultado que refleja, que al no estar claramente definidas las funciones y responsabilidades del bróker marítimo genera multiplicidad de funciones que les corresponden a otros actores, permitiendo libertad de actos de comercio sin control.

El Código Aduanero Uniforme Centroamericano (Cauca) y su Reglamento (Recauca) claramente clasifican los Auxiliares de la función pública aduanera y el procedimiento para su registro y su reconocimiento.

El Cauca, clasifica entre los Auxiliares de la función pública aduanera “*Los Transportistas Aduaneros*”, figura dentro del cual se enmarcan los brókeres.



Fuente: elaboración propia.

El 80% de los consultados, considera necesaria la creación de una norma que regule bróker marítimo en el país y solo el 20% considera no serlo.

Para determinar si es necesaria la creación de una norma regulatoria específica, o en su defecto, proponer la reforma a una norma ya existente en país, se requiere analizar las figuras que regula El Código Aduanero Uniforme Centroamericano (Cauca) y su Reglamento (Recauca) y examinar la inclusión de la figura del bróker marítimo en dichas normas.

El Código Aduanero Uniforme Centroamericano (Cauca) regula los auxiliares de la función pública aduaneras y su clasificación.

Considerado al auxiliar como: personas naturales o jurídicas o privadas, que participan ante el Servicio Aduanero en nombre propio o de terceros, en la gestión aduanera y entre su clasificación regula a los **Agentes Aduaneros** y los **Transportistas Aduaneros**, los que responden solidariamente ante el fisco, por las consecuencias tributarias derivadas de los actos, omisiones, infracciones y delitos en que incurran personalmente o sus empleados acreditados ante el servicio aduanero, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, administrativas y penales a que dichos empleados queden legalmente sujetos de conformidad al Art. 13 del Cauca.

Con análisis al artículo 22 del Cauca describe que el **“Agente Aduanero”** se encargará únicamente en tramitar regímenes y operaciones aduaneras, en comparación a las facultades atribuidas a los **“Transportistas Aduaneros”** que les faculta además de realizar trámites al traslado o transporte de las mercancías objeto de control aduanero, que dependerá en función a las atribuciones dentro de clasificación de este tipo de transportista de conformidad a la at. 99 del Reglamento (Recauca),

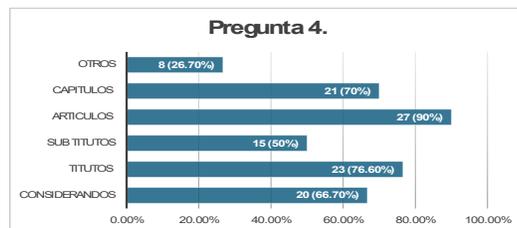
Lo que significa, que si un negocio se registra bajo la modalidad de **“Agencia Aduanera”** no tendrá facultades para realizar operaciones de transporte, ni traslado de mercancías, únicamente su función será como tramitador aduanero de un tercero para el ingreso o salida de las mercancías y es el que maneja el usuario de la plataforma que para tal efecto lleva la Administración Aduanera de Honduras, y que para el otorgamiento de la Licencia, se realiza bajo estrictos procedimientos

de seguridad regulados en los artículos del 76 al 98 del Reglamento del Recauca, requerimientos que no son solicitados para los transportistas aduaneros.

Por lo que el bróker marítimo en Honduras se encuentra enmarcado dentro las disposiciones que regula el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (Cauca) y su Reglamento el (Recauca) incorporado en la clasificación de **“Transportistas Aduaneros”** ya sea como **“Agentes de transporte internacional”** con o sin medios de transporte, denominados **“Transportista no propietario del medio de transporte”**.

Interrogante 4: ¿Qué estructura y contenido, considera que debe reflejarse en el documento de la normativa que regula la figura del bróker marítimo?

Ilustración 4: Gráfico de barra descriptivo sobre estructura de normativa jurídica.



Fuente: elaboración propia.

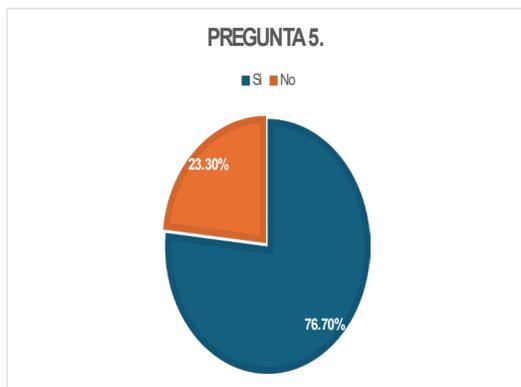
Al responder los Consultados a esta interrogante, sugirieron una serie de apartados que a su consideración deben integrarse para la estructura y contenido una norma jurídica.

Sin embargo, estos resultados reflejan que, aunque los actores se desenvuelven en el ámbito del transporte de mercancías desde o hasta el territorio nacional, no asociaron las leyes internas que para tal efecto se aplica para este tipo de actividades.

Dicho análisis, conlleva a visualizar que las operaciones del transporte de mercancías son fiscalizadas y reguladas como operaciones de una empresa marítima, no como brókeres marítimos mediante la figura del Auxiliar de la Función Pública Aduanera manejada por Administración Aduanera o como parte de la Industria Marítimas Auxiliar a cargo de la Dirección de la Marina Mercante en función a las operaciones que desarrollan en el negocio marítimo.

Interrogante 5: ¿Considera que los brókeres marítimos, deben ser capacitados y certificados?

Ilustración 5: Gráfico circular de porcentaje de necesidades de capacitación.



Fuente: elaboración propia.

En el presente gráfico refleja 76.7 % considera necesario capacitar y certificar a los brókeres marítimos y un 23.3% considera no ser necesario.

Detalla además las instituciones públicas y privadas que deben participar en dicha formación, así como, los temas en los que deben ser fortalecidas detallando lo siguiente:

Instituciones que deben participar en capacitación:

La Cámara de Comercio Marítimo y sus asociaciones, Federación Internacional de Asociaciones de Transitorios, La Cámara de Comercio e Industria, Las Federaciones Marítimas Privadas, Aduanas, La Dirección General de la Marina Mercante.

Temas Propuestos:

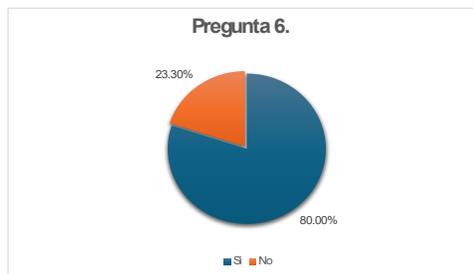
Certificados Internacionales, deberes y obligaciones del bróker ante el negocio marítimo, comercialización y su función operativa, temas económicos y financieros; temas de Importaciones, temas relacionados con el comercio exterior y permisos, tramites, requisitos, costos, tiempo, conocimientos de mercancías, leyes de países a trabajar, certificados de factibilidad, temas laborales.

Instituciones que deben participar en la Certificación de Bróker Marítimo.

El Servicio de Administración de Renta (SAR) y la Cámara de Comercio Marítimo de Honduras.

Interrogante 6: ¿Considera que el Estado debe de intervenir en la regularización del bróker marítimo?

Ilustración 6: Gráfico circular que indica porcentaje de intervención del Estado o no en la regulación.



Fuente: elaboración propia.

En el presente gráfico representa que el 80% considera que los brókeres marítimos deben ser regulados, y solo un 20% considera que no.

Sin embargo, aunque sus operaciones sean privadas, el Estado se ve en la obligación de intervenir en su regulación para controlar la evasión al fisco, y que las operaciones de transporte marítimo sean manejadas de conformidad a los convenios internacionales y normativa interna.

Interrogante 7: ¿De ser positiva su respuesta, indicar que institución o instituciones son actores en la supervisión y ejecución de la normativa?

Ilustración 7: *Detalle de porcentaje que considera que institución del Estado deben de intervenir en la supervisión y ejecución de la normativa.*

Pregunta .7

Aduanas y Marina Mercante
 Marina Mercante y la Cámara de Comercio Marítima
 DGMM, SDE, STSS, ADUANAS
 La Marina Mercante y las instituciones por su funcionalidad
 pueden resultar afines a la actividad a regular
 SAR, Finanzas
 Dirección de la Marina Mercante bajo una contraloría del
 Estado
 Dirección General Marina Mercante
 La Marina Mercante a través de las diferentes unidades que
 tengan competencia y la Secretaría del Trabajo

Fuente: elaboración propia.

Este gráfico describe las Instituciones que deben intervenir en la regulación de bróker marítimo como ser: Aduanas, Marina Mercante, Cámara de Comercio Marítima, Cámara de Comercio e Industria, secretaría de Desarrollo Económico, Secretaría del Trabajo y Seguridad Social, Secretaría de Finanzas, Empresa Nacional Portuaria, Servicio de administración de Rentas, Instituto Nacional Portuario, asociaciones Marítimas y Federaciones Regionales.

b) Estudios de casos.

En el presente instrumento se presenta con un documento de Code of Federal Regulations EE. UU, traducido al español como Código Federal de Regulaciones, localizado en Estados Unidos de Norte América y manejado a través de la Comisión Marítima Internacional de EEUU/, Oficina de Registro Federal, los actores que interactúan en el caso, es el transportista común que no opera una embarcación conocido con sus siglas en inglés como el NVOCC.

El estudio de caso tiene por objeto describir aspectos significativos sobre la estructura, contenidos, lineamientos o soluciones a casos modélicos seleccionados para observar aquellos aspectos o epígrafes adaptables a la realidad hondureña, y así plantear la conformación de una propuesta de solución.

Resumen Global del Caso de Estudio:

En la presente investigación la autora realizó un análisis sobre el Código Federal de Regulaciones aplicadas al intermediario del transporte marítimo en Estados Unidos de Norte América.

El bróker marítimo en los Estados Unidos de Norte América se conoce como el Non Vessel Operating Common Carrier con sus siglas en (NVOCC), que es el “**Transportista Común**” que proporciona transporte marítimo, emite sus propios conocimientos sobre el embarque o documentación que se requiere, y no opera los buques de transporte marítimo.

La Comisión Marítima Federal, siendo sus siglas en inglés (FMC) ubicada en Estados Unidos (EE. UU), es la responsable de supervisar el funcionamiento del NVOCC.

Los Clasifica en 2 tipos de NVOCC: 1) Consolidador neutral; 2) Consolidador no neutral.

Para comprender las regulaciones de Estados Unidos de Norte América y Honduras aplicadas al intermediario del transporte marítimo denominado **“Transportista Común” (NVOCC)** que no posee, ni opera buques; se requiere hacer un análisis comparativo en función de ambas legislaciones.

El Bróker marítimo, en Honduras, se le denomina como el **“Transportista Aduanero”** considerando como un Auxiliar Aduanero de la Función Pública y regulado a través del Código Aduanero Uniforme Centroamérica (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA) y la Ley Orgánica de la Marina Mercante, su reglamento y demás normativas.

La Sección de Control y Registro de los Auxiliares de la Función Pública, adscrita a la Administración Aduanera de Honduras (ADUANAS) en conjunto con el Departamento de la Industria Marítima Auxiliar, adscrita a la Dirección de la Marina Mercante, son los encargados de supervisar su funcionamiento.

El Código Aduanero Centroamericano (Cauca) entre la clasificación de los “Auxiliares de la Función Pública Aduanera” se encuentra la figura de los **Agentes Aduaneros y Transportistas Aduaneros**.

Además, su reglamento (Recauca) detalla una serie de clasificaciones de **“Transportistas Aduaneros”** entre los cuales se idéntica:

Los “Agentes de transporte internacional” este actúa en representación de empresas de transporte internacional.

Los “Transportista no propietario del medio de transporte”, no poseen, ni tiene registrados buques a su nombre.

En esta investigación precisa estudiar la figura del “Transportista Aduanero” que se maneja en Honduras en comparación a la figura del “Transportista Común” manejada en Estados Unidos (EE. UU).

Al analizar las funciones del “Transportista Aduanero” son consideradas de intermediación operativa y de trámite ante Aduanas en las operaciones del transporte de mercancías; cuyo propósito de Aduanas es llevar un control y fiscalización de las importaciones y exportaciones.

En cambio, las funciones del “Transportista Común” NVOCC, es un intermediario que se compromete a realizar todos los servicios de una naviera, pero sin poseer, ni operar buques.

Compra o alquila espacios a las compañías navieras y lo alquila a sus clientes, en modalidad de grupaje, o en contenedor completo y elabora sus propios conocimientos de embarques.

Al analizar la figura del Transportista Aduanero y que, dentro de este, se enmarcan las figuras de los “Agentes de Transporte Internacional” y transportista no Propietario del Medio de Transporte”.

Estas dos figuras, son las que más se aproximan a la intermediación marítima del “Transportista Común (NVOCC)” diferenciándola una de la otra; que una posee transporte y la otra no, pero ambas figuras realizan la función de intermediación, y están facultadas para realizar trámites ante Aduanas y facilitar los medios de transportes y la carga a fin de gestionar su ingreso, tránsito o salida de las mercancías,

Que al hacer el análisis comparativo entre el “Transportista Común (NVOCC)” y el “Transportista Aduanero”.

El “Transportista común (NVOCC)” opera como naviero en cambio y el “transportista Aduanero” opera como un auxiliar de la función público, utilizado con el fin de regular y fiscalizar el ingreso y salida de mercancías.

Ambas legislaciones mantienen similitudes con respecto al registro de estas figuras para que puedan operar y ofrecer sus servicios de conformidad Art, 46 Sección 515.3 del Código Federal de Regulaciones (CFR) y el Artículo 56 del Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA), asimismo; Estados Unidos (EE. UU) obliga a mantener representante a aquellos NVOCC, que no residan en EE. UU, igualmente se aplica en Honduras.

Además, Estados Unidos, obliga al NVOCC a presentar prueba de responsabilidad financiera para el pago de las reclamaciones, valor que se establecerá según la categoría en la que se encuentre registrado el NVOCC para asegurar la financiación, responsabilidad, mismo que rendirá una fianza, seguro u otra garantía, para cubrir las operaciones concernientes al transporte de un intermediario de transporte marítimo. Según el art. 46 CFR Sección 515 Sub parte C) relacionado (46 CFR capítulo 520.3) del CFR.

El pago de las reclamaciones las solicitaran ante la Comisión Marítima Federal por los cargadores, transportistas comunes y otras personas perjudicadas, quienes requerirán se ejecute la fianza, seguro u otra garantía mantenida por un intermediario de transporte marítimo, por daños que surjan de sus actividades relacionadas con el transporte marítimo, atribuyendo además a la Comisión solicitar el pago de sanciones civiles de conformidad a la Sección 515.23 y Ley de envío (46 U.S.C. 41107-41109).

En cambio, la garantía que presenta el Transportista Aduanero en Honduras, es para cubrir el pago de la responsabilidad tributaria del auxiliar de la función pública para con el fisco, por cualquier acto que genere responsabilidad administrativa y tributaria que contraiga éste o su personal acreditado ante el Servicio aduanero cuando lo tuviere. Art, 63 y 232 del Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA).

Analizar legislación norteamericana, se puede identificar que el Código Federal de Regulaciones, penaliza al NVOCC en el caso que surjan daños en función del desarrollo de sus operaciones como intermediario en el transporte marítimo.

En ambas legislaciones atribuyen responsabilidad solidaria por los actos y omisiones de sus empleados y agentes, que en el caso de EE. UU, se establece independientemente donde se encuentren, no regulando este último apartado en Honduras.

Por otra parte, el Código Federal de Regulaciones, reconoce la intermediación grupal o de asociación de transporte marítimo (Responsabilidad financiera del grupo), ofreciendo la oportunidad de organizarse para el ejercicio de estas operaciones, quienes presentaran un formulario de fianza grupal, formulario de seguro o garantía, detallando claramente cada intermediario de transporte marítimo cubierto, antes de ofrecer sus servicios de intermediario de transporte marítimo, de igual forma, debiendo construir una responsabilidad financiera por un monto igual al menor del monto requerido para un intermediario común, por cada miembro, puede además un grupo o asociación presentar una cláusula adicional de fianza opcional.

El Código Federal de Regulaciones (CFR), identifica que cuando dos o más intermediarios de transporte marítimo operen bajo un mismo nombre comercial común, se requiera una prueba por separado de responsabilidad financiera que cubra a cada empresa o persona, no regulado en Honduras en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) ni en su Reglamento (RECAUCA).

Ambas legislaciones establecen los procedimientos a seguir para la presentación de la fianza de responsabilidad financiera de los intermediarios ante la comisión en EEUU en el Código Federal de Regulaciones y en Honduras en el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA)

El Código Federal de Regulaciones (CFR) establece los procedimientos de presentación del seguro ante la comisión, misma que debe cubrir los daños, reparaciones, o penalidades que resulten de cualquier actividad relacionadas con el transporte que realice el intermediario, a diferencia del intermediario marítimo en Honduras, el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (Cauca) y su Reglamento (Recauca) la garantía se presenta a favor del Estado, no a favor de los actores que pudiesen resultar afectados por el desarrollo de la intermediación en las operaciones del traslado de mercancías.

El Código Federal de Regulaciones (CFR) establece los procedimientos de regulación de los intermediarios de acuerdo a la aseguradora que los cubra, en el caso de Honduras en la actualidad las aseguradoras no ofrecen seguros marítimos.

El apartado incluido en el Código Federal de Regulaciones, concernientes a las reclamaciones, por los daños producido por el intermediario a los actores intervinientes en el traslado de mercancías, no se encuentra regulado en la legislación hondureña.

IX. RESULTADOS DEL PRIMER BORRADOR DE LA PROPUESTA

Es necesario resaltar que, al inicio de la investigación, se propuso la creación de una normativa jurídica para la regulación de la figura del bróker marítimo en Honduras, sin embargo, los resultados de la presente investigación reflejaron el cambio de la propuesta de la creación de una normativa jurídica a la Reforma de un Reglamento. En tal sentido que sea regulada la figura del Transportista No Propietario Del Medio De Transporte, y evitar con esta propuesta, saturación de leyes en el país, permitiendo la utilización de términos correctos y evitando multiplicidad de funciones.

La estructura y contenido que se adoptó es en función a la Propuesta de la reforma del Reglamento del Transporte Marítimo, aprobado mediante Acuerdo N° 000764 de fecha 13/12/1997, Gaceta N° 28,438, que se desprende de la Ley Orgánica de la Marina Mercante.

X. CONCLUSIONES.

La presente temática de investigación, referente a la regularización de los Brókeres Marítimos en Honduras, se concluye lo siguiente:

- a) Se identificó la existencia de un conjunto de normativas jurídicas nacionales e internacionales vigentes, que vinculan directamente la figura del bróker marítimo implementada en la doctrina hondureña, reconocidos con otros calificativos o figuras que realizan la intermediación del transporte marítimo y comercial.
- b) La Investigación reflejó, desconocimiento de la figura del bróker en el campo del negocio marítimo, no por los expertos, pero si por los actores que se desenvuelven

- en sector del transporte marítimo, relacionando al bróker marítimo como agentes navieros, transportista o sencillamente, ignoraban totalmente la figura y sus funciones, considerando en ciertos casos, la no necesidad de su regulación.
- c) La investigación reveló, que la Administración Aduanera de Honduras, identifica las operaciones realizadas por el bróker marítimo, como un Auxiliar Aduanero de la función Pública, conocido como “Transportistas no Propietario del Medio de Transporte” y por la Autoridad Marítima de Honduras, como una Empresa Marítima Auxiliar.
- d) Por medio del cuestionario estructurado dirigido a personas naturales y jurídicas, provocó que los actores o usuarios, brindaran un enfoque distinto de la problemática, orientándolos a proponer soluciones erróneas en función de la creación de una normativa y no en función de la incorporación de reformas a una norma ya existentes, para el reconcomiendo del bróker marítimo en el país, como intermediario del transporte marítimo y la mejora de su funcionamiento.
- e) Se evidencia que no está contemplado en la regulación del Código Aduanero Uniforme Centroamericano el Cauca y su Reglamento el Recauca, el requerimiento de la prueba de responsabilidad financiera al transportista, previo a autorizar la licencia de operaciones en el país que cubran las reclamaciones que resulten de sus operaciones concernientes a la intermediación del transporte marítimo, para responder civilmente ante los intervinientes en el transporte marítimo, por daños que surjan de sus actividades relacionadas con el transporte.
- f) Se identificó, que no se encuentran incorporada en el marco regulatorio del Reglamento de Transporte Marítimo, el que se desprende de la Ley Orgánica de la Marina Mercante, la figura el registro del “Transportistas no Propietario del Medio de Transporte” que es donde se encuentra enmarcado el bróker marítimo.
- g) En fin, las actividades realizadas por los brókeres marítimos en Honduras, se han venido aplicando por los usos y costumbres, más convenientes a sus intereses, sin responder por las consecuencias que se generan a raíz de sus operaciones del transporte, lo que refleja que cuando la ley no prohíbe, permite abiertamente ciertas prácticas sin ningún control en sus operaciones.
- h) Actualmente en Honduras, los brókeres marítimos, están identificados en las Empresas de Transporte Internacionales Marítimas, Empresas Aduaneras, Empresas Consolidadoras y des consolidadoras de Carga, Agencias Navieras, Empresas de la Industria Marítima Auxiliar, en fin, los Auxiliares Aduaneros de la Función Pública.
- i) Finalmente se fomenta la idea de una reforma a las leyes hondureñas ya existentes dentro de la normativa jurídica nacional vigente en el país, no así; la creación de una normativa y se propone la reforma al reglamento de Transporte Marítimo, que se desprende la Ley Orgánica de la Marina Mercante en su Capítulo III y se incorpore el Registro de las Empresas de “Transportista no propietario del Medio de Transporte (TNPMT)” o transportista que no opera,

ni posee buques, modelo que podrá ser adaptado a las necesidades de los diferentes actores.

XI. PROPUESTA DE REFORMA AL REGLAMENTO DE TRANSPORTE

La estructura y contenido que se adoptó para la Propuesta de la reforma es al **Reglamento del Transporte Marítimo**, aprobado mediante Acuerdo N° 000764, de fecha 13/12/1997, publicado en Gaceta N° 28,438, que se desprende de la Ley Orgánica de la Marina Mercante, es la siguiente:

Instancia jurídica a la que va dirigida: Poder Legislativo y Dirección General de la Marina Mercante.

***Se propone reformar.**

“Reglamento de Transporte Marítimo”,

Que se desprenderán del Capítulo III, titulado **REGISTRÓ DE EMPRESAS NAVIERAS**, incorporando al final de este Capítulo y agregando las disposiciones del Sub Título Siguiente:

CAPITULO III

DEL REGISTRO DE EMPRESAS NAVIERAS

***Se propone agregar:**

Que, al finalizar las regulaciones del Registro de las Empresas Navieras, se incorpore el subtítulo siguiente:

Artículo 17 XXX

REGISTRÓ DE EMPRESAS TRANSPORTISTA NO PROPIETARIO DEL MEDIO DE TRANSPORTE

Artículo XXX.- Son Transportista no

Propietario del Medio de Transporte (TNPMT) El Intermediario del medio transporte marítimo, ya sea persona natural o jurídica y que el transporte no se encuentre a su nombre, o sea, que no opere, ni posee buques, emite su propio conocimiento de embarque interno o documento equivalente, estará obligado a solicitar su registro ante la Dirección de la Marina Mercante, a través del Departamento de Transporte Marítimo, así como; de haber cumplido los requisitos señalados en los artículos 14 y 15 del presente reglamento según sea el caso, antes de ofrecer sus servicios en Honduras. Deberá, además: Acreditar su derecho de posesión sobre el transporte, a través de testimonio de escritura pública, o si fuere arrendado, deberá presentar el respectivo contrato.

Artículo: XXXX. - El Transportista no propietario del medio de transporte, será solidariamente responsable de los actos y omisiones de sus operaciones derivadas de la intermediación del transporte marítimo.

Artículo XXX.- Para Garantizar las operaciones del intermediario del transporte marítimo deberá proponer una garantía bancaria, fianza o seguros, emitida por una institución financiera autorizada por el Estado, para respaldar el pago de las reclamaciones que surjan de sus operaciones derivadas del transporte, cuya porcentaje, custodia y ejecución, lo determinara la Administración Aduanera de Honduras, de conformidad a las disposiciones aplicadas en Código Aduanero uniforme Centroamericano (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA). (Sujeta a cambios de conformidad a lo que estime el Departamento de registro)

Artículo XXX. - Los cargadores, transportistas comunes y otras personas afectadas, serán las que solicitarán el pago de la fianza, seguro u otra garantía mantenida por un intermediario de transporte marítimo, por daños que surjan de

sus actividades relacionadas con el transporte marítimo. Siendo responsable de ejecutar la garantía el Departamento de Registro quien deberá establecer su procedimiento.

CLASIFICACIÓN DE TRANSPORTISTA NO PROPIETARIO DEL MEDIO DE TRANSPORTE. -

Artículo XXXX. - Podrán ser transportista no propietario del medio de transporte:

- a. El Consolidador neutral: ofrece servicios a em-presas logística, los transitorios, no trabaja directo con los exportadores, ni importadores finales.
- b. Consolidador no neutral: ofrece servicios a clientes directamente.

RECLAMACIONES CONTRA INTERMEDIARIOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Requisitos de Responsabilidad Financiera:

Artículo XXX. - Forma y cuantía. Salvo se señale lo contrario en esta sección, ninguna persona puede proponerse, presentarse o ejercer como intermediario de transporte marítimo salvo que esa persona presente una fianza, prueba de seguro u otra garantía en la forma y el monto determinado bajo las disposiciones reguladas por el Código Aduanero uniforme Centroamericano (CAUCA) y su reglamento (RECAUCA) (**sujeto a cambio**), para asegurar la financiación, responsabilidad, que cubre las actividades relacionadas con el transporte de intermediación marítima.

- (1) Cualquier persona en Honduras que se ofrece, se presente o actúe como agente de carga marítimo, presentará evidencia de responsabilidad financiera por un

monto de \$ XXXX. (**lo determinara la autoridad marítima**).

- (2) Cualquier persona en Honduras que se ofrece, se presente o actúe como un Transportista no propietario del Medio de Transporte (TNPMT), según se define en el artículo XXXX del Reglamento, tendrá que demostrar evidencia de responsabilidad financiera, según la categoría que se encuentre registrado por un monto de \$ XXXX. (el monto lo determinara la autoridad marítima o la autoridad aduanera).
- (3) Cualquier registrado como se define en el artículo 2, del Reglamento, deberá proporcionar evidencia de Responsabilidad Financiera Por Un Monto De \$ XXX. Ofrecido Por El Transportista No Propietario Del Medio De Transporte (TNPMT), el registrado será solidariamente responsable de los actos y omisiones de sus empleados y agentes en cualquier parte que se encuentren

XII. GLOSARIO

En la presente investigación se identificaron algunos de los conceptos y definiciones implementadas como lenguaje técnico especializado, que es necesario comprender y generar un enfoque de conocimiento estable para poder generar un aspecto más amplio del criterio.

- a. **Fletador:** Persona que concierta el contrato, comprometiéndose al embarque de las mercancías y al pago del flete. Esta definición es fundamental a la hora de valorar si alguna carga realmente necesita de esta cobertura (Equipo Risk & Broking, 2021).
- b. **Armador:** Persona física o jurídica que arma o equipa el buque con aquellos elementos e instrumentos necesarios que lo hacen idóneo para la navegación, pudiendo coincidir o no

en la persona del armador la cualidad de propietario del buque y la cualidad de naviero (Consultor Jurídico - State of Automation in Finance, 2022).

- c. **Empresa Marítima Auxiliar:** Comprenderán desde el avituallamiento o suministro de productos y envases a los barcos, hasta limpieza, reparaciones, inspección, transporte y servicio de lanchas, suministro de combustible, servicio de residuos, venta de agua, transporte de carga entre otros (Revista Financiera de Panamá, 2019).
- d. **Agente Marítimo:** Persona o agencia designada responsable del manejo y envío de la carga y los intereses generales de sus clientes en los puertos y puertos de todo el mundo, en nombre de los armadores, gerentes y fletadores (Academia Lab. (2024). Agente marítimo. Enciclopedia. Revisado el 2 de agosto del 2024. <https://academia-lab.com/enciclopedia/agente-maritimo/>).
- e. **Consignatario:** Es la persona que está tomando cada vez más importancia en el transporte de mercancías por mar, debido a las facilidades que supone su figura en las transacciones y transporte, tiene muchos significados, así como diferentes acepciones, sin embargo, si nos ceñimos al sector aduanero, podemos afirmar que es aquella persona o empresa, que recibe las mercancías de un tercero denominado consignante, y si logra introducir dicha mercancía en el mercado, recibe una comisión por los servicios prestados, el consignatario tiene una gran responsabilidad, ya que no solo se encarga de la mercancía en su destino, sino que aparece como persona física o jurídica responsable en el bill of lading (Departamento de Aduana y Logística, 2014).
- f. **Transitorios:** Son los pueden ser fletadores, aunque no de manera habitual. Necesitan una cobertura de responsabilidad como fletadores, sobre todo en lo que se refiere a las coberturas de daños al casco de los buques que fletan (Equipo Risk & Broking, 2021).
- g. **Cargador:** Es la persona que entrega carga a un transportador para su transporte y se obliga al pago de un flete. Que Obligaciones: Cargar el contenedor: Normalmente, el cargador es quien debe cargar las mercancías dentro del contenedor (Zuñiga, 2009).
- h. **Usuario:** Es aquel individuo que utiliza de manera habitual un producto, o servicio. Es un concepto muy utilizado en múltiples sectores de la economía de la sociedad (Peiró, 2020).
- i. **Código de Federal de Regulaciones (CFR):** Las regulaciones federales se crean a través de un proceso conocido como potestad reglamentaria. Por ley, las agencias federales, como la ATF, deben consultar al público si desean crear, modificar o eliminar normas del Código de Regulaciones Federales.
- j. **AUCA:** Es el Código Aduanero Uniforme Centroamericano tiene por objeto establecer la legislación aduanera básica de los países signatarios conforme a los requisitos del Mercado Común Centroamericano y de los instrumentos regionales de la integración (Corte Suprema de Justicia - Acuerdo No.023-2003, 2003).
- k. **RECAUCA:** Es el reglamento del Código Uniforme de Arancel Centroamericano (RECAUCA) son parte integral del sistema arancelario y aduanero centroamericano, estipulado en el artículo 3 de la Convención Centroamericana sobre Régimen Arancelario y Aduanero (Grupo de Codecominter / Publicaciones, 2021).

XIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adamuz Zamorano, S. (junio de 2019). *ANÁLISIS DEL SHIPBROKER*. Tesis. Recuperado el 14 de octubre de 2022, de <https://repositorio.comillas.edu: https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/38949/TFM001270.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Adamuz Zamorano, S. (Ed.). (junio de 2019). *ANÁLISIS DEL SHIPBROKER TRADICIONAL Y SUPERVIVENCIA FRENTE AL DIGITAL*. Recuperado el 07 de noviembre de 2022, de <https://repositorio.comillas.edu: https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/38949/TFM001270.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Adamuz Zamorano, S. (junio de 2019). *ANÁLISIS DEL SHIPBROKER, TRADICIONAL Y SU SUPERVIVENCIA FRENTE AL DIGITAL*. Recuperado el 07 de noviembre de 2022, de <https://repositorio.comillas.edu: https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11L31/38949/TFM001270.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- BARONE, M. (24 de Mayo de 2018). *El agente marítimo, sus funciones y la responsabilidad*. Recuperado el 10 de noviembre de 2022, de file:///C:/Users/Usuario: file:///C:/Users/Usuario/Downloads/lucianaali,+15+-BARONE%20(2).pdf
- García Nuñez, J. (03 de noviembre de 2022). *Definición de Reglamento*. Recuperado el 08 de noviembre de 2022, de https://www.academia.edu: https://www.academia.edu/6088100/Definicion_de_Reglamento
- Logistics & Business worldwide (Kanvel). (08 de enero de 2022). *Qué es el bróker marítimo, cuáles son sus funciones*. Obtenido de <https://kanvel.com/broker-maritimo/>.
- Quintero González, J., Cortazar Avila, A., & Ramírez Sosa, Y. (14 de diciembre de 2017). *Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio, logística portuaria, aspectos jurídicos y comerciales, prospectiva para Colombia*. Recuperado el 09 de noviembre de 2022, de <https://jci.uniautonoma.edu.co: https://jci.uniautonoma.edu.co/2018/2018-3.pdf>
- Rodríguez, E. (2022). Entrevista a profundidad [Grabado por Administración Aduanera]. Tegucigalpa, Distrito Central, Honduras. Recuperado el 04 de noviembre de 2022
- SiKafy Canahuti, A. (2022). Entrevista a Profundidad [Grabado por Industria Marítima Auxiliar/ Marina Mercante]. Tegucigalpa, M:D:C, Honduras. Recuperado el 24 de agosto de 2022
- Adamuz Zamorano, S. (junio de 2019). *ANÁLISIS DEL SHIPBROKER TRADICIONAL Y SU SUPERVIVENCIA FRENTE AL DIGITAL*. Recuperado el 07 de noviembre de 2022, de <https://repositorio.comillas.edu: https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/38949/TFM001270.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- AHCORENA. (10 de noviembre de 2022). *MI-SIÓN / VISIÓN*. Obtenido de <http://ahcorena.com: http://ahcorena.com/about/>
- Asociación Peruana de Agentes Marítimos. (15 de mayo de 2019). *LAS FUNCIONES DEL AGENTE MARÍTIMO O CONSIGNATARIO DE BU-*

- QUES. Obtenido de <https://apam-peru.com/https://apam-peru.com/web/las-funciones-del-agente-maritimo-o-consignatario-de-buques/>
- Barone, M. (13 de noviembre de 2018). *El agente marítimo, sus funciones y la responsabilidad en los reclamos de índole laboral*. Obtenido de <https://revistas.unlp.edu.ar/RevistaAnalesJur-soc/article/view/5110>: <https://revistas.unlp.edu.ar>
- Billin. (05 de noviembre de 2022). Glosario/ *Definición, Reglamento*. Recuperado el 08 de noviembre de 2022, de <https://webcache.googleusercontent.com/https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:bO7W7mNsqYoJ:https://www.billin.net/glosario/definicion-reglamento/&cd=18&hl=es-419&ct=clnk&gl=hn>
- Boukherys, D. M. (02 de agosto de 2018). *El papel de Bróker en el negocio marítimo*. Recuperado el 26 de septiembre de 2022, de <https://repositorio.comillas.edu/https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/32752>
- Calderon, A. (02 de junio de 2022). *Internacionalmente, 8 ventajas y desventajas del transporte marítimo*. Obtenido de <https://www.internacionalmente.comhttps://www.internacionalmente.com/ventajas-desventajas-transporte-maritimo/>
- Cámara de Comercio e Industria. (09 de Noviembre de 2022). *Misión y Visión Institucional*. Obtenido de <https://www.ccit.hn>: <https://www.ccit.hn/perfilorganizacional>
- conceptos jurídicos. *Norma jurídica*. (08 de noviembre de 2022). Obtenido de <https://www.conceptosjuridicos.com>: <https://www.conceptosjuridicos.com/norma-juridica/>
- Congreso Nacional de la República de Honduras. (1841). *Del Territorio* (2019 ed.). Tegucigalpa: OIM.
- Consultor Jurídico - State of Automation in Finance. (2022). *Armador*. Obtenido de https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAEAMtMSbF1jTAAAUNDMwNztbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUtckhlQaptWmJOcSoA17yYqzUAAAA=WKE
- Corte Suprema de Justicia - Acuerdo No.023-2003. (28 de enero de 2003). *Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA)*. Obtenido de <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.sefin.gob.hn/wp-content/uploads/leyes/CODIGO%20DE%20ADUANA%20UNIFORME%20CENTROAMERICANO.pdf>
- Departamento de Aduana y Logística. (2014). *¿Qué es Consignatario?* Partida Logistics, 1.
- Departamento de Operaciones Aduenas. (09 de noviembre de 2022). *Funciones del Departamento de Operaciones Aduenas*. Obtenido de <https://www.aduanas.gob.hn/https://www.aduanas.gob.hn/departamento-operaciones-aduaneras/>
- Departamento Industrias Marítimas Auxiliares Marina Mercante de Honduras. (09 de noviembre de 2022). *Industria Marítimas Auxiliares/ Decreto 12-2018*. Obtenido de <https://marinamercante.gob.hn>: <https://marinamercante.gob.hn/departamento-industrias-maritimas-auxiliares/>
- Desarrollo Económico, Gobierno de la República. (09 de noviembre de 2022). *Misión y Visión institucional*. Obtenido de <https://sde.gob.hn/>: <https://sde.gob.hn/>

- Dirección General de la Marina Mercante de Honduras. (2018 de mayo de 2018). Reglamento de Servicios y tarifas de la Dirección General de la Marina Mercante. Obtenido de https://www.tsc.gob.hn/web/leyes/Reglamento_tarifas_DGMM.pdf.
- Dirección General de la Marina Mercante Honduras. (09 de noviembre de 2022). Dirección General de la Marina Mercante. Obtenido de <https://marinamercante.gob.hn>: <https://marinamercante.gob.hn/tuviaje/>
- Editorial Etecé. (16 de julio de 2021). Normas Jurídicas. Recuperado el 24 de octubre de 2022, de <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:4UA6ZQ8cpiMJ:https://concepto.de/normas-juridicas/&cd=12&hl=es-419&ct=clnk&gl=hn: https://concepto.de/normas-juridicas/>
25. Empresa Nacional Portuaria. (10 de noviembre de 2022). Empresa Nacional Portuaria (ENP). Obtenido de <https://portalunico.iaip.gob.hn>: <https://portalunico.iaip.gob.hn/portal/index.php?portal=362>
- Equipo Editorial, E. d. (16 de junio de 2021). Transporte marítimo. Obtenido de <https://concepto.de/>: <https://concepto.de/transporte-maritimo/>
- Equipo editorial, Etecé. De: Argentina. (11 de septiembre de 2020). <https://concepto.de/reglamento/>. Obtenido de “concepto de reglamento”: <https://concepto.de/reglamento>
- Equipo Risk & Broking. (03 de mayo de 2021). ¿Qué responsabilidades tiene el fletador hacia terceras partes? Obtenido de <https://willistowerswatsonupdate.es/riesgos-corporativos-y-directivos/los-fletadores-y-la-necesidad-de-cobertura/#:~:text=%C2%BFQui%C3%A9n%20es%20el%20fletador%3F,realmente%20necesita%20de%20esta%20cobertura.>
- ESLAVA SARMIENTO, A. (12 de 2019). BLOKCHAIN Y SU IMPACTO. Recuperado el 08 de noviembre de 2022, de <https://portal-cip.org/>: <https://portal-cip.org/wp-content/uploads/2019/12/BLOCKCHAIN-Y-SU-IMPACTO-EN-EL-TRANSPORTE-MARITIMO-GLOBAL.pdf>
- Española, D. d. (10 de agosto de 2022). <https://dle.rae.es/reglamentar#VjAhvcm>. Obtenido de <https://dle.rae.es/reglamentar#VjAhvcm>.
- Española, D. d. (09 de agosto de 2022). Real Academia Española. Obtenido de <https://dle.rae.es/reglamento>.
- FENADUANAH. (10 de noviembre de 2022). federación Nacional de Agentes Aduanales de Honduras. Obtenido de <http://fenaduanah.hn>: <http://fenaduanah.hn/junta-directiva/>
- Gallardo Cabrera, R. (26 de agosto de 2018). El Agente Naviero, Definición, Funciones e Importancia. Obtenido de <https://es.linkedin.com/>: <https://es.linkedin.com/pulse/el-agente-naviero-definici%C3%B3n-funciones-e-importancia-ramon#:~:text=Estas%20labores%20las%20realiza%20el,o%20Agente%20Consignatario%20de%20Buques.>
- Grupo de Codecominter / Publicaciones. (26 de Febrero de 2021). ¿Qué es el RECAUCA? Y ¿Cuál es su función? Obtenido de <https://codecominter.com/que-es-el-recauca-y-cual-es-su-funcion/>

- Hernández Doubladay, L. (2022). Entrevista a Profundidad Regulación del Bróker Marítimo de Honduras [Grabado por J. Díaz Elvir]. Tegucigalpa, Francisco Morazán, Honduras. Recuperado el 24 de agosto de 2022
- Honduras, Marina Mercante. (26 de septiembre de 2022). Antecedentes del comercio marítimo. Obtenido de <https://marinamercante.gob.hn>: <https://marinamercante.gob.hn/quienes-somos/antecedentes/>
- Asociación Hondureñas de Agencias de Carga y Operadores Logísticas Internacionales (AHA-CI). (10 de noviembre de 2022). AHACI. Obtenido de <https://ahaci.com>: <https://ahaci.com/nosotros/>
- icontainers. (05 de octubre de 2022). Transporte marítimo a Honduras. Obtenido de <https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/honduras/>.
- Importaciones Ecuador. (01 de Enero de 2022). Transporte Marítimo. Obtenido de <https://www.importacionesecuador.com.ec/>: <https://www.importacionesecuador.com.ec/transito-internacional/transporte-maritimo/>
- Industria Marítima Auxiliar, Marina Mercante de Honduras. (26 de septiembre de 2022). <https://marinamercante.gob.hn/departamento-industrias-maritimas-auxiliares/>. Obtenido de *Industria Marítima Auxiliar*: <https://marinamercante.gob.hn/departamento-industrias-maritimas-auxiliares/>
- Lamontech blog. (17 de febrero de 2021). ¿Qué son las normas jurídicas? Definición, características y ejemplos. Obtenido de <https://blog.lemontech.com/>: <https://blog.lemontech.com/que-son-las-normas-juridicas-definicion-caracteristicas-y-ejemplos/>
- Legislativa, S. d. (24 de octubre de 2022). Norma Jurídica. Obtenido de <http://sil.gobernacion.gob.mx/>: <http://sil.gobernacion.gob.mx/Glosario/definicionpop.php?ID=167>
- Logistics & Business Worldwide KANVEL. (08 de enero de 2018). Que es un bróker marítimo y cuáles son sus funciones. Recuperado el 08 de junio de 2022, de <https://kanvel.com/broker-maritimo/>.
- Marina Mercante/ Industrias Marítimas Auxiliares. (10 de noviembre de 2022). Agencia Naviero. Obtenido de <https://marinamercante.gob.hn>: <https://marinamercante.gob.hn/departamento-industrias-maritimas-auxiliares/agenciamiento-naviero-2/>
- Martínez García, L. (04 de noviembre de 2022). En que consiste el transporte marítimo internacional. Obtenido de <https://www.euroinnova.hn/>: <https://www.euroinnova.hn/blog/en-que-consiste-el-transporte-maritimo-internacional#iquestqueacute-es-el-transporte-mariacutetimo>
- Moreno Boukherys, D. (02 de agosto de 2018). “El PAPEL DEL BROKER EN EL NEGOCIO MARÍTIMO”. Recuperado el 20 de noviembre de 2022, de <https://repositorio.comillas.edu/>: <https://repositorio.comillas.edu/jspui/bitstream/11531/32752/1/TFM001046.pdf>
- Nazaryan, A., Mitjans, E., Piquera, C., & Viteri, V. (04 de mayo de 2020). Bróker Marítimo. Recuperado el 07 de noviembre de 2022, de <https://blocs.tecnocampus.cat/>: <https://blocs.tecnocampus.cat/grau-logistica/2020/05/04/broker-maritimo/>

- Ortiz, A. (20 de Septiembre de 2022). Transporte Marítimo, Definición, Ventajas, Características y Costos. Obtenido de <https://www.dripcapital.com>: <https://www.dripcapital.com/es-mx/recursos/blog/transporte-maritimo>
- Ortiz, A. (20 de septiembre de 2022). Transporte terrestre, característica, tipos, costos e importancia. Obtenido de <https://www.dripcapital.com>: <https://www.dripcapital.com/es-mx/recursos/author/Alexandra%20Ortiz>
- Peiró, R. (08 de junio de 2020). Usuario. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/usuario.html>
- Pérez Porto, J., & Gardey, A. (08 de noviembre de 2022). Definición Recuperado de Regulación - Qué es, Significado y Concepto. Obtenido de <https://definicion.de/>: <https://definicion.de/regulacion/>
- Pérez Porto, J., & Gardey, A. (27 de septiembre de 2022). <https://definicion.de/regulacion/>. Obtenido de <https://definicion.de/regulacion/>
- Poder Legislativo /Decreto 212-87/ Ley de Aduanas. (29 de diciembre de 1987). Ley de Aduanas. Recuperado el 09 de noviembre de 2022, de <https://www.aduanas.gob.hn>: <https://www.aduanas.gob.hn/wp-content/uploads/2019/01/LEY-DE-ADUANAS-INICIAL-Decreto212-87.pdf>
- Quintero González, J. R., Córdazar Ávila, A. M., & Ramírez Sosa, Y. A. (agosto de 2018). Transporte marítimo internacional: aspectos operativos y comercio, logística portuaria, aspectos jurídicos y comerciales, prospectiva para Colombia. Obtenido de <https://jci.uniautonomia.edu.co>: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://jci.uniautonomia.edu.co/2018/2018-3.pdf](https://jci.uniautonomia.edu.co/2018/2018-3.pdf)
- Reglamento de Transporte marítimo de Honduras. (10 de noviembre de 2022). Reglamentos. Obtenido de <https://marinamercante.gob.hn>: <https://marinamercante.gob.hn/wp-content/uploads/2019/02/Reglamentos-Cuotas-de-Recuperaci%C3%B3n-Inspecci%C3%B3n-Reconocimiento-Expedici%C3%B3n-de-Certificados-y-Transporte-Mar%C3%ADtimo.pdf>
- Revista Financiera de Panamá. (29 de julio de 2019). Industria marítima auxiliar navega contracorriente. Martes Financiero, 4-12. Obtenido de <https://www.martesfinanciero.com>: <https://www.martesfinanciero.com/panel-principal-panama/industria-maritima-auxiliar-navega-contracorriente/#:~:text=Los%20servicios%20mar%C3%ADtimos%20auxiliares%20comprenden,transporte%20de%20carga%20entre%20otros.>
- Rodríguez, E. (2022). Entrevista a Profundidad regulación del Bróker marítimo en Honduras [Grabado por J. Díaz Elvir]. Tegucigalpa, Distrito Central, Honduras. Recuperado el 04 de Noviembre de 2022
- Rodríguez, E. (2022). Entrevista a profundidad regulación del Bróker Martino en Honduras [Grabado por J. Diaz Elvir]. Tegucigalpa, Francisco Morazán, Honduras. Recuperado el 04 de Noviembre de 2022
- Secretaria de Administración de Rentas. (10 de noviembre de 2022). Visión y Misión Institucional. Obtenido de <https://www.sar.gob.hn/>: <https://www.sar.gob.hn/>
- Secretaria de Economía, Gobierno de México. (09 de Abril de 2018). Sabes que es la regulación. (G. d. México, Editor, & S. d. Económica, Productor) Recuperado el noviembre de 08 de 2022, de <https://webcache.googleusercontent>.

com: https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:QI4oo_OqBJwJ:https://www.gob.mx/se/articulos/sabes-que-es-la-regulacion-153584&cd=3&hl=es-419&ct=clnk&gl=hn

Secretaría del Trabajo y Seguridad Social. (10 de noviembre de 2022). Misión y Visión Institucional. Obtenido de <http://www.trabajo.gob.hn>: <http://www.trabajo.gob.hn/inicio/organizacion/mision-y-vision-institucional>

Trujillo, E. (02 de febrero de 2022). Regulación. Recuperado el noviembre de 08 de 2022, de <https://economipedia.com>: <https://economipedia.com/definiciones/reglamento.html#:~:text=El%20reglamento%20es%20un%20conjunto,de%20un%20rango%20jer%C3%A1rquico%20superior.>

Trujillo, E. (02 de febrero de 2022). Regulación. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/regulacion.html>: <https://economipedia.com/definiciones/regulacion.html>

Zuñiga, L. C. (2009). RESPONSABILIDADES DEL CARGADOR EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE. Revista Judicial de Costa Rica, 1-25. Obtenido de file:///C:/Users/Usuario/Downloads/RESPONSABILIDAD%20DEL%20CARGADOR.pdf